les ateliers
urban planning & development

Atelier international de maitrise d'œuvre urbaine
Saint-Louis du Sénégal, du 3 au 18 avril 2010

Appel à candidature international, pour la sélection des 21 participants professionnels qui travailleront en 3 équipes pluridisciplinaires sur le thème :

Document de travail v10

Saint-Louis 2030, nouvelle métropole africaine.

Face aux nouveaux défis environnementaux, quelle stratégie d'aménagement pour un développement urbain dynamique, équilibré et durable ?

*Quelle **stratégie d'aménagement** innovante proposer à Saint Louis, **ville archipel**, pour créer les conditions d'un développement équilibré, ancré dans les **valeurs africaines** d'une cité historique porteuse d'une **identité culturelle et paysagère** exceptionnelle, et répondre aux trois défis majeurs que la capitale régionale doit relever : le défi environnemental de l'élévation du niveau des eaux et du **changement climatique**, le défi d'une **explosion démographique** attendue d'ici 2030, le défi du développement d'une **économie urbaine** dynamique, multipolaire et diversifiée, profitable à tous sur l'ensemble du territoire de la métropole et de son **hinterland** ?*

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer

Lille Métropole
COMMUNAUTÉ URBAINE

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET EUROPÉENNES

PATRIMONIO MUNDIAL · WORLD HERITAGE · PATRIMOINE MONDIAL

afd
AGENCE FRANÇAISE DE DÉVELOPPEMENT

Préambule

Le Maire de Saint-Louis et ses partenaires ont sollicité l'association française « Les Ateliers Internationaux de Maîtrise d'œuvre urbaine » pour organiser une session sur le thème du développement de Saint-Louis dans sa configuration large (centre-ville, quartiers périphériques, extensions, espaces ruraux limitrophes) comme un pôle régional équilibré, misant sur ses spécificités identitaires : paysages, culture, économie agricole et halieutique, patrimoine.

A travers cet atelier sont poursuivis les objectifs suivants :
- Faire émerger des propositions innovantes pour l'aménagement et le positionnement de Saint-Louis à l'échelle large de son « territoire d'avenir » (ville + hinterland),
- Réunir dans un échange de haut niveau l'ensemble des acteurs du développement de Saint-Louis,
- Identifier des actions et thèmes d'études pouvant alimenter les programmes de coopération,
- Faire la synthèse des différentes études et concertations déjà menées à Saint-Louis,
- Tenir un événement d'envergure internationale générateur de formation continue.

La Municipalité de Saint-Louis prend en charge les dépenses locales de l'atelier et remercie les partenaires techniques et financiers de cet atelier:
- l'AFD – Agence française de Développement,
- l'UNESCO,
- Lille Métropole Communauté Urbaine, en coopération avec Saint-Louis depuis XXXX,
- le Ministère Français des Affaires Etrangères, en appui à la coopération décentralisée.

Ce document présente le sujet de l'atelier. Il est envoyé aux partenaires et à l'ensemble du réseau international des Ateliers, dans le but de mobiliser les candidatures de professionnels.

Rédaction : Luc Raimabult, Vincent Bourjaillat, pilotes de l'atelier,
Sur la base des échanges qui ont eu lieu lors de la mission de préparation en décembre 2009 avec :
Mme Aïda Mbaye DIENG, Adjointe au Maire de Saint Louis,
M. Mouhamadou Moustafa DIEYE, conseiller municipal, président de la commission de la pêche,
Mme Nafissatou DIAGNE BA, conseillère spéciale de M. le Maire,
M. Mathieu VASSEUR et Mme Géraldine BARBE, Agence Française de Développement de Dakar,
M. Ismaîla KONDE, Chambre de Commerce d'Industrie et d'Agriculture de Dakar,
M. Hamadi BOCOUM, Ministère de la culture et du patrimoine classé,
M. Boun Daouda SOUMARE, directeur de l'Agence de Développement Communal de Saint Louis,
M. Ali SINE, responsable de la planification urbaine et du patrimoine à l'ADC,
M. Laurent BIOT, Maison du Patrimoine architecte conseil,
M. Nicolas DUPUY, responsable de l'Association Le Partenariat,
M. Mamadou SY, Chef du Service Régional des pêches,
M. Mustafa DIA, Chef de la Direction Régionale de l'Urbanisme,
M. Bouna WAAR, Directeur de l'Agence Régional de Développement,
M. Amadou MBAYE, agriculteur, producteur de riz.

Relecture, mise en page : Nicolas Détrie,
Avec les conseils des membres du Comité Scientifique des Ateliers.

Photos : Luc Raimbault, Nicolas Détrie.

Ce document existe en version française et en version anglaise, en téléchargement libre sur www.ateliers.org
Date d'édition : XX janvier 2010

Sommaire

page 2 Préambule

page 3 Sommaire

page 5 1- Introduction

page 6 2- Saint-Louis 2010 : Les nombreux atouts d'une capitale régionale au passé prestigieux

page 6 2.a. Une identité culturelle et paysagère exceptionnelle

page 9 2.b. Les atouts d'une capitale régionale frontalière, à l'embouchure d'un grand fleuve

page 11 3- Saint Louis 2030 : trois défis à relever pour préparer la métropole de demain

page 11 3.a. Le défi environnemental d'une ville bâtie au cœur du delta d'un fleuve

page 15 3.b. Le défi démographique d'un doublement a minima de la population de la ville à l'horizon 2030

page 17 3.c. Le défi économique d'un développement multipolaire et diversifié

page 21 4- Quelles stratégies d'aménagement et de développement urbain ?

page 22 Panorama des différentes pièces à combiner pour bâtir une stratégie d'aménagement efficace et durable

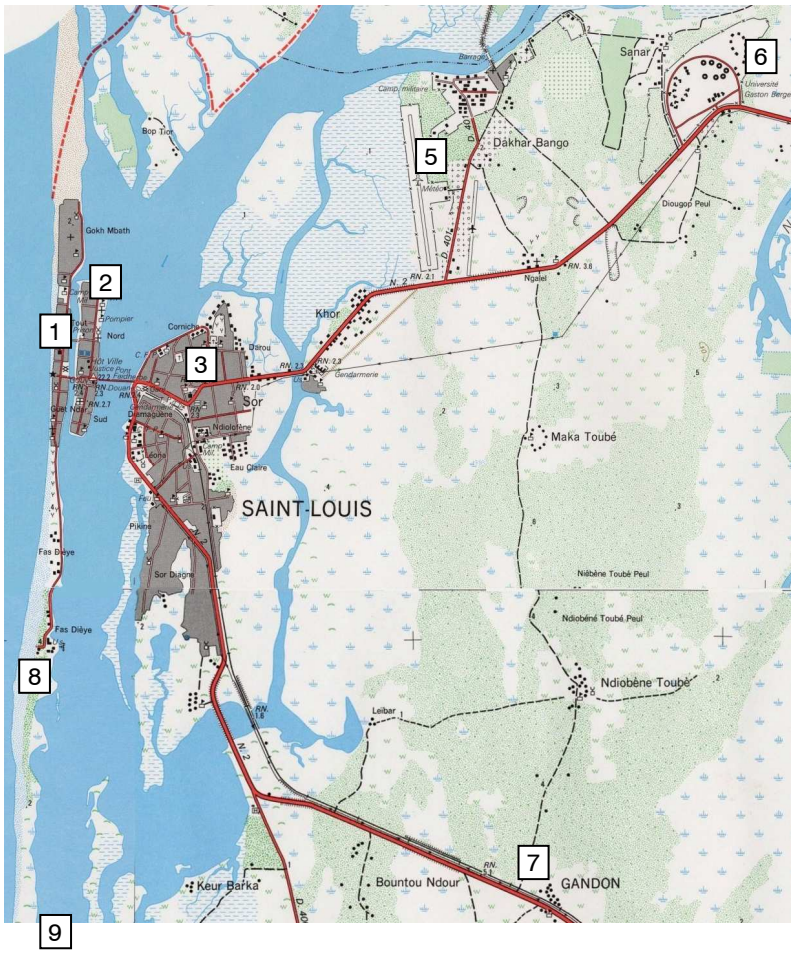
page 24 Programme prévisionnel de l'atelier

page 25 Conditions de participation

La rue, espace de vie.

Eléments de situation géographique

Située à l'embouchure du fleuve Sénégal, Saint-Louis se trouve tout au Nord du Sénégal.



Saint-Louis et sa périphérie

1- N'Guet Dar : le quartier des pêcheurs,
2- L'île Saint-Louis (tissu colonial),
3- le quartier Sor,
4- les quartiers Pikine, inondables,
5- l'aéroport,
6- l'université,
7- la commune rurale de Gandon,
8- la langue de Barbarie,
9- Vers l'embouchure sur la mer.

1- Introduction

Saint Louis, à l'embouchure du fleuve Sénégal, est une des rares cités d'Afrique sub-saharienne à avoir pu inscrire dans son patrimoine urbain matériel et immatériel les nombreuses strates de l'histoire, accumulées depuis sa fondation il y a 350 ans. Elle affirme aujourd'hui une identité forte, singulière, fondée à la fois sur une culture riche et originale et sur la puissance et la beauté du site naturel remarquable dans lequel elle s'est développée. Ville de convergences et de rencontres, Saint Louis est tout à la fois le fruit de l'union du fleuve et de l'océan, du désert et de la savane, de l'Afrique blanche des caravanes et de l'Afrique noire des pêcheurs et des agriculteurs.

Après sa fondation en 1659 par les navigateurs français qui lui donnèrent son nom royal, Saint Louis devint rapidement une place stratégique ouvrant l'accès aux royaumes intérieurs par la possibilité de remonter le fleuve sur plus de 1000 km, puis se positionna en tête de pont des peuples d'Europe venus par la mer pour conquérir l'immense continent, et obtint enfin le statut de capitale de l'Afrique Occidentale Française. Ville des premiers établissements européens sur la côte ouest, elle conserve de nombreuses constructions témoins de cette époque sur l'Ile Saint Louis, aujourd'hui classée au patrimoine mondial par l'Unesco.

Cité forgée depuis plus de trois siècles par les nombreux rebondissements de l'Histoire, temps des hommes, et par la puissance et la patience infinie des éléments naturels qui façonnent la côte, infléchissent le cours du fleuve et redessinent le delta, Saint Louis doit rechercher en elle-même les ressources nécessaires pour impulser une nouvelle dynamique, créer les conditions d'un développement équilibré, résolument tourné vers l'avenir, et affronter les nouveaux défis environnementaux, démographiques et économiques que l'homme du XXIème siècle impose à la planète, menaçant l'existence même de la ville.

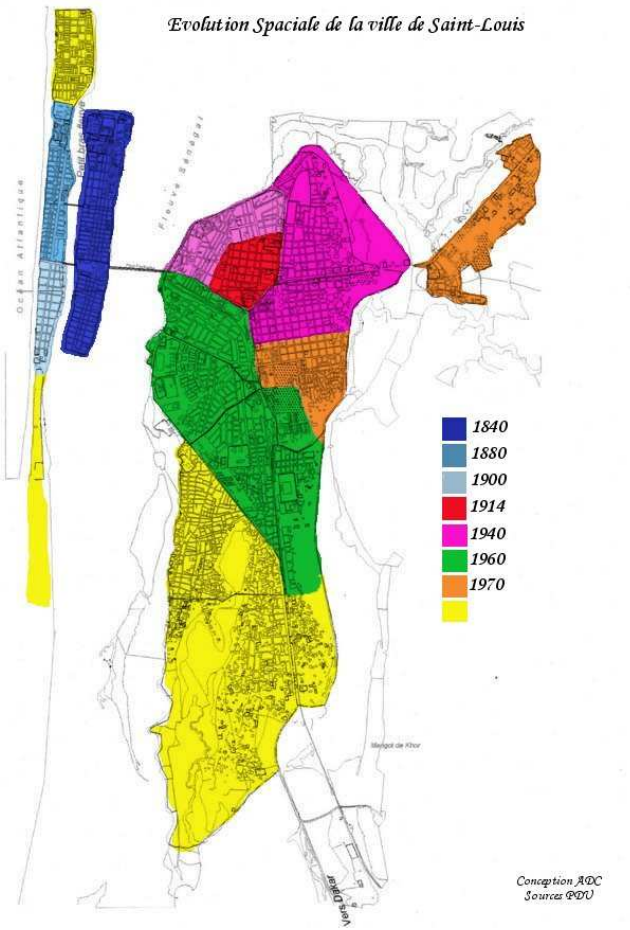
Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO
©2009 Google
Image © 2009 DigitalGlobe
Dates des images satellite : 26 janv. 2004 - 23 mars 2008 16°01'36.97" N 16°30'02.02" O élév. 0 m
Altitude 3.10 km

Vue satellitaire depuis le Nord.

2 – Saint-Louis 2010 : Les nombreux atouts d'une capitale régionale au passé prestigieux

a) Une identité culturelle et paysagère exceptionnelle

Située aux confins nord du Sénégal, à la frontière de la Mauritanie, Saint Louis est située à 270 km de Dakar, et n'est aujourd'hui accessible depuis la capitale que par la route, après un trajet d'environ 4 heures. Eclipsée depuis le début du XXème siècle par le développement de Dakar, ville portuaire, Saint Louis occupe cependant une place majeure dans l'histoire du pays et du continent africain :



Après l'implantation en 1638 d'un premier comptoir sur un îlot à l'embouchure du fleuve Sénégal par des marchands originaires de Normandie, Louis Caullier, commis de la Compagnie Normande, le transfère en 1659 sur l'île de N'Dar, l'actuelle île Saint Louis, et fonde la première cité française en Afrique. Construite au cœur du delta du fleuve elle constitue une position stratégique permettant de se protéger des assauts de la mer comme de la menace de territoires non contrôlés, et devient la porte d'accès aux richesses du continent. Enjeu permanent dans la rivalité qui oppose la France et l'Angleterre, la place forte passe alternativement jusqu'en 1814 sous la domination de l'une ou l'autre des deux puissances qui contrôlent ses établissements commerciaux où s'échangent l'or, l'ivoire, la gomme et les esclaves.

Après l'abolition de l'esclavage en 1848, suivie d'une première période de léthargie, le gouverneur Louis Faidherbe insuffle une nouvelle dynamique à la colonie française à partir de 1854, dont la capitale est embellie et agrandie. Capitale du Sénégal, Saint Louis devient également en 1895 capitale fédérale de l'Afrique Occidentale Française, avant de céder la place à Dakar en 1902. En 1958, peu avant l'indépendance, la ville perd également son statut de capitale du Sénégal au profit de Dakar. S'ouvre alors pour la cité une longue période de perte de rayonnement jusqu'à la fin du XXème siècle, marquée temporairement par le statut de capitale de la Mauritanie dont Saint Louis est ville frontière, dans une parenthèse comprise entre l'indépendance et 1962, date de l'avènement de Nouakchott.

Enfin l'histoire de Saint Louis est indissociablement liée à celle de l'aviation civile et de la première ligne commerciale reliant l'Afrique à l'Amérique du sud. C'est depuis Saint Louis que Jean Mermoz s'envola en 1930 avec son hydravion Latécoère pour atteindre pour la première fois Natal au Brésil. Le site fluvial de la langue de Barbarie d'où il s'envolait conserve encore aujourd'hui son ancienne appellation d'hydrobase.

1930 - Jean Mermoz et son hydravion à Saint-Louis

Saint Louis est également un des hauts lieux de la culture et de l'identité du Sénégal. La longue période coloniale avait fait émerger une société métissée et aisée dont la culture raffinée était réputée jusqu'en Europe et a largement contribué à créer la forte identité urbaine et culturelle de la cité, toujours présente de nos jours. Dès l'origine centre de formation des cadres des colonies françaises d'Afrique, notamment à travers l'école des fils de chefs et des interprètes fondée en 1855, la ville est aujourd'hui le siège d'une université réputée et demeure le creuset culturel d'où reste issue majoritairement l'élite intellectuelle et politique du pays.

Le grand paysage offert par le delta du fleuve dans lequel s'inscrit Saint Louis est constitutif de l'identité même de la ville et lui apporte une dimension et une force extraordinaires. L'eau y est omniprésente, source de vie d'un écosystème d'une grande richesse. Le delta du fleuve couvre un immense territoire où fusionnent l'eau douce et limoneuse du fleuve, les terres fertiles et inondables de l'embouchure et les eaux saumâtres et poissonneuses de l'océan.

C'est au cœur de cet environnement naturel magnifique que la ville est née, d'abord sur l'île de N'Dar rebaptisée Saint Louis par les marchands français, pour essaimer ensuite sur la langue de Barbarie, ultime cordon littoral, et enfin en amont sur la grande île de Sor, constituant ainsi progressivement une ville archipel, en symbiose avec le delta du fleuve, mais exposée depuis toujours aux excès du fleuve et de l'océan. La structure urbaine de la ville est ainsi constituée par un chapelet de trois îles oblongues, parallèles à la côte et insérées dans le lit du fleuve, desservies par un réseau viaire orthogonal dont l'axe principal jusqu'à la mer est formé par la rue du marché sur l'île de Sor, le pont Faidherbe qui la relie à l'île Saint Louis, la place Faidherbe, le pont Malick Gaye entre l'île Saint Louis et la langue de Barbarie et enfin le marché de Guet N'Dar, face à l'océan.

Vue sur le fleuve, en aval de la ville

Différents tissus urbains

Sor

Ile Saint Louis

Langue de Barbarie

Les trois îles présentent des tissus urbains très différents, caractéristiques de chacune d'elles:

- Sor, la plus récemment urbanisée, offre toutes les caractéristiques des villes contemporaines d'Afrique de l'Ouest. A l'exception de deux rues commerçantes goudronnées, l'île présente un réseau viaire de génération spontanée au gré d'extensions urbaines non maîtrisées, une densité faible, l'implantation irrégulière d'un habitat souvent précaire sur des emprises foncières délaissées et parfois inondables, des constructions sommaires de parpaings bruts et de tôles.

- Saint Louis, en revanche, présente l'agencement simple et quadrillé d'une ville dessinée par l'administration coloniale, bordé d'anciennes maisons de négociants du XIXème siècle au gabarit régulier, alignant côté rue de belles façades de teintes ocres, agrémentées à l'étage de galeries en balcon sur la rue. Son tissu urbain rappelle celui des villes méditerranéennes européennes.

- La langue de Barbarie est structurée par un unique axe central de plusieurs kilomètres à partir duquel s'est développé un quadrillage serré de ruelles ; celles-ci délimitent des îlots réguliers où les pêcheurs ont construit un habitat souvent sommaire et très dense. La quasi homogénéité d'une population de pêcheurs et la surpopulation d'un quartier où l'espace public fait l'objet d'une appropriation communautaire, confèrent à ce quartier un ambiance urbaine très spécifique.

Eléments paysagers

Eléments architecturaux

b) Les atouts d'une capitale régionale frontalière, à l'embouchure d'un grand fleuve

La proximité de la Mauritanie donne lieu à des échanges commerciaux informels.

Le patrimoine architectural de l'île justifie son inscription à l'UNESCO.

- Le premier atout de Saint Louis est sa position frontalière à la fois naturelle en tant que port maritime, géographique entre désert et savane et administrative entre Sénégal et Mauritanie. Depuis sa fondation la cité est irriguée par les flux commerciaux et migratoires, devenant le point de convergence des caravanes venues du désert, des convois naviguant sur le fleuve, des routes maritimes des commerçants et colonisateurs européens, des pistes longeant les côtes d'Afrique de l'ouest et, au cours du XXème siècle, de la voie ferrée jusqu'à Dakar et des premières liaisons aériennes commerciales. Saint Louis a toujours eu un statut et une économie de cité cosmopolite, internationale, ouverte sur le monde, qualités essentielles à l'heure de la mondialisation.

- L'inscription en 2000 de l'Ile de Saint Louis au Patrimoine Mondial de l'Humanité par l'Unesco a démultiplié la notoriété internationale de la ville, la faisant accéder au rang des sites touristiques de niveau mondial. La présence dans le delta du parc naturel du Djoudj classé parmi les plus beaux sites ornithologiques du monde, la richesse de sa culture séculaire et cosmopolite et de ses traditions de pêche, la qualité de ses sites balnéaires, la proximité du désert et les nouvelles possibilités de croisières offertes sur un fleuve mythique, complètent les nombreux attraits d'un territoire qui possède de nombreux atouts pour devenir une destination touristique de premier rang, bénéficiant de surcroît d'un aéroport moderne accessible aux charters.

- La pêche maritime est la principale activité économique de la ville et a toujours constitué une composante majeure de son identité. Organisés en structures familiales, les pêcheurs de Saint Louis possèdent plus de 3 000 pirogues de 10 à 25 m de longueur, emportant chacune un équipage de 10 à 20 marins. 8 usines de fabrication de glace sont présentes pour répondre aux besoins des 500 pirogues qui prennent la mer chaque jour. En revanche il n'existe aucune capacité de congélation sur place et l'unique voie d'accès à la langue de Barbarie impose le passage journalier (et odorant) de quelques 70 camions et de multiples voitures chargées de poisson en centre ville en empruntant le pont Faidherbe. Le déchargement du poisson aujourd'hui concentré du côté du fleuve reste rudimentaire et s'opère par simple débarquement manuel sur la berge. Le petit port fluvial récemment réalisé à l'hydrobase ne constitue pas une réponse adaptée: son quai n'est utilisé ni par les pêcheurs ni par les femmes, sans doute du fait de son éloignement et d'une mauvaise adaptation aux embarcations artisanales de la pêche locale.

Sur un total de 350 000 t. de poisson débarquées chaque année au Sénégal, 60 000 t. proviennent de la capitale du nord. L'espèce la plus pêchée aujourd'hui à Saint Louis est la sardinelle, les autres espèces ayant fortement diminué, particulièrement les espèces de fond. L'effort de pêche sur la sardinelle est énorme aujourd'hui et impose à court terme une profonde mutation de la filière qui doit s'organiser pour gérer les pêcheries et préserver les richesses halieutiques. Le poisson est la protéine la plus économique et la plus répandue au Sénégal et s'exporte jusqu'au Mali et au Burkina Faso.

Les villages des pêcheurs sont regroupés sur la langue de Barbarie, face à la mer. Surpeuplés, ils rassemblent près de 50 000 personnes qui forment une communauté solidaire, homogène et autonome, où les femmes tiennent une place essentielle, notamment à travers le commerce et la transformation artisanale du poisson. Le potentiel de transformation locale du poisson reste insuffisamment exploité et prive ainsi Saint Louis des plus values d'une filière économique importante.

Activité quotidienne de la pêche et séchage artisanal du poisson.

- Saint Louis bénéficie également de l'université Gaston Berger, fondée en 1990 sur un vaste campus dans le secteur nord est de la ville, à proximité de l'aéroport. Deuxième pôle d'enseignement supérieur après Dakar, cette université réputée comprend des UFR de mathématiques et d'informatique, de sciences économiques et de gestion, de lettres et sciences humaines et de sciences juridiques et politiques. Elle accueille aujourd'hui 3000 étudiants en provenance de l'ensemble du Sénégal et de l'étranger. L'objectif est d'atteindre 10 000 étudiants et de compléter le pôle d'enseignement supérieur par un Centre Hospitalier Universitaire.

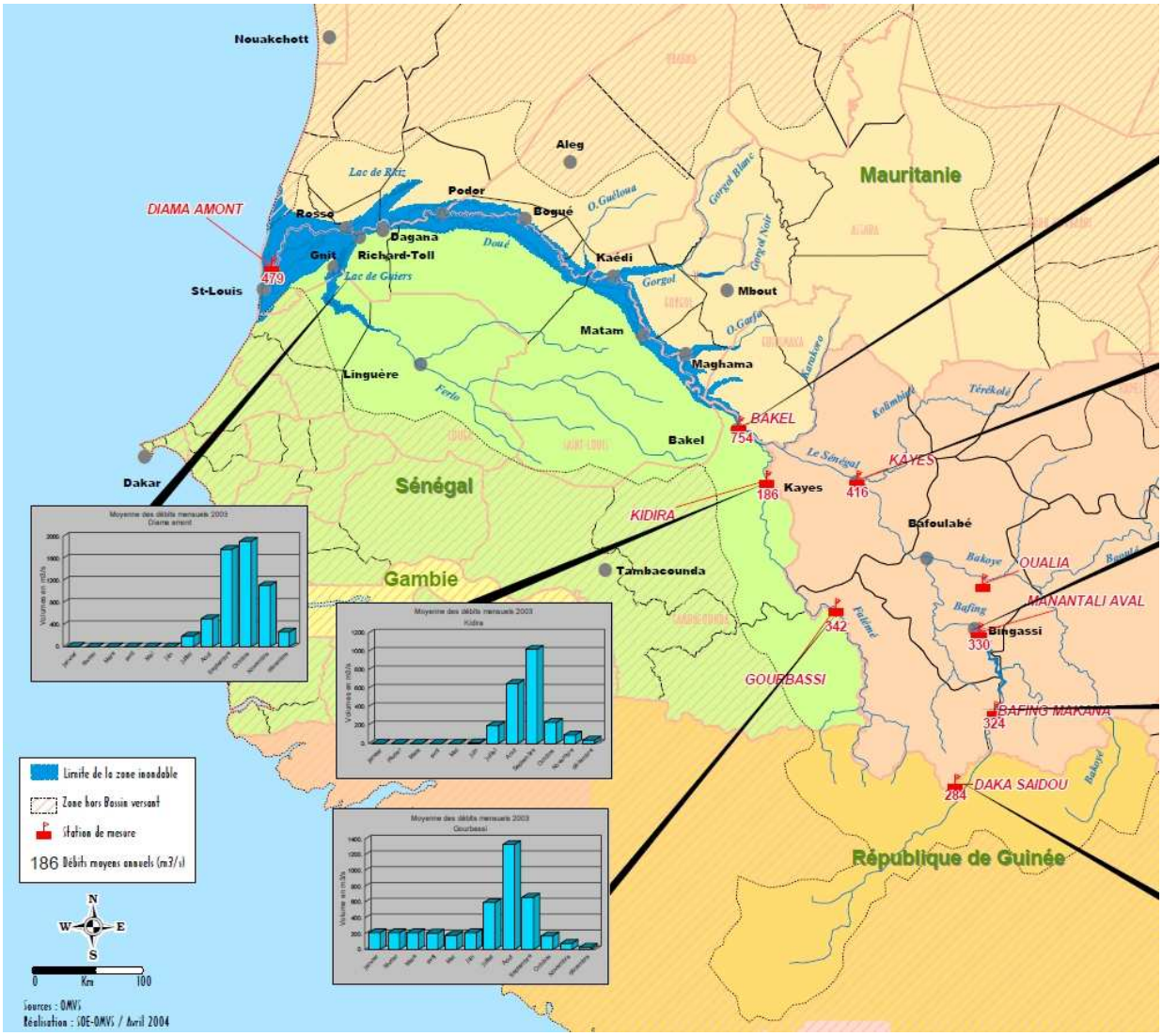
- La construction de deux barrages sur le cours du fleuve Sénégal, le barrage de Manantali au Mali et le barrage de Diama au nord de Saint Louis, réalisée par les Etats riverains regroupés au sein de l'OMVS (Organisation pour la Mise en Valeur du fleuve Sénégal) assure une importante production d'électricité grâce à une centrale hydroélectrique de 800 GWh/an située à Manantali, une régulation du débit du fleuve qui permet de conserver un débit minimal pour les cultures et d'améliorer la navigabilité du fleuve en période d'étiage. Le barrage de Diama a essentiellement pour fonction d'empêcher la remontée des eaux saumâtres du delta en amont de Diama, phénomène appelé langue salée, et d'éviter la stérilisation des sols fertiles de la vallée par le sel.

Ces aménagements importants, achevés en 1988, permettent l'irrigation de milliers d'hectares et le développement de cultures intensives à proximité de Saint Louis: canne à sucre, tomate, oignon, riz. Cependant la ville ne profite que très faiblement de ces productions industrielles dont l'essentiel des flux transitent directement vers Dakar.

3. Saint Louis 2030 : trois défis à relever pour préparer la métropole de demain

3.a. Le défi environnemental d'une ville bâtie au cœur du delta d'un fleuve

St Louis est à la fois une ville delta-fluviale et une ville maritime. C'est ce qui donne au site et à la ville une grande force paysagère et poétique, mais cette situation est aussi, pour l'avenir, une de ses grandes faiblesses, un réel danger.

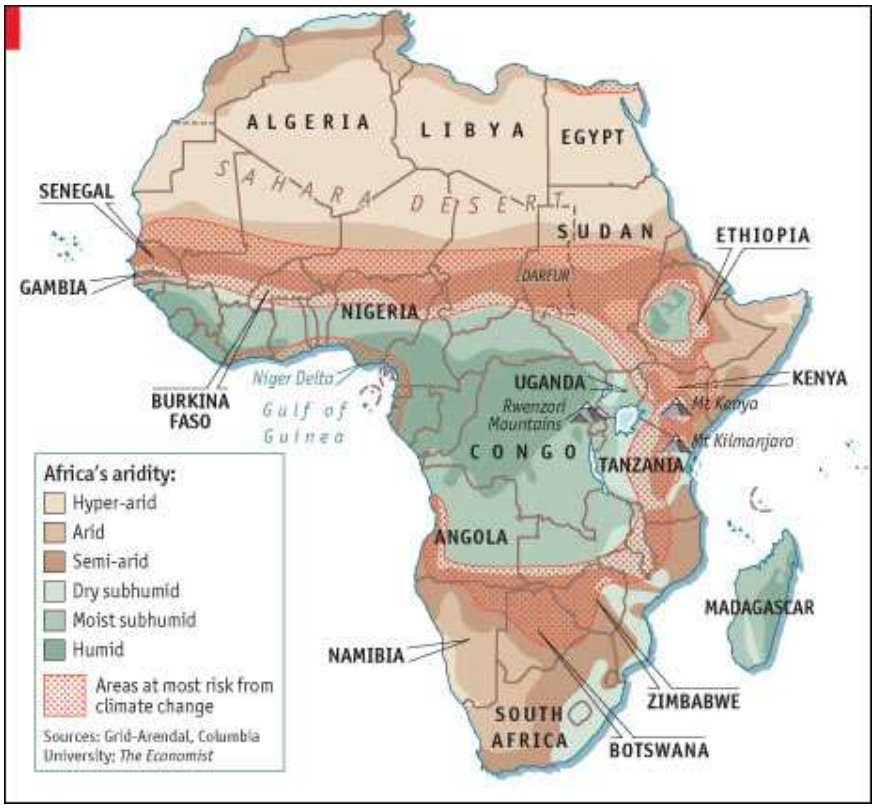


Bassin versant du fleuve Sénégal et débit mensuel (Source : MOVS)

La maîtrise des impacts du réchauffement climatique, qu'il s'agisse des risques de remontée des eaux de la mer, de l'érosion côtière, de la multiplication des évènements cataclysmiques (inondations notamment), doit en effet être désormais considérée comme un paramètre déterminant de toute action de développement de l'urbanisation : l'équilibre actuel qui prévaut entre une ville et son site, la fusion entre l'eau et la terre, l'homme et son environnement, ne sortiront pas indemnes, à l'évidence, au cours du XXIème siècle, des différents effets du réchauffement climatique planétaire. La nature des anticipations à opérer reste cependant largement ouverte, du fait des incertitudes encore existantes sur les effets concrets qui vont se produire, et sur leur temporalité.

Le réchauffement climatique planétaire

En novembre 1997, un rapport spécial du GIEC Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'évolution du Climat intitulé " Incidences de l'évolution du climat dans les régions : évaluation de la vulnérabilité", écrivait, à propos de l'Afrique : "*plusieurs zones côtières, dont beaucoup subissent les effets de la pression démographique et d'une utilisation contradictoire des terres, souffriraient d'une élévation du niveau de la mer consécutive à l'évolution du climat. La côte des pays d'Afrique centrale et occidentale (Sénégal, Gambie, Sierra Leone, Nigeria, Cameroun, Gabon et Angola notamment) comporte des lagunes basses sensibles à l'érosion qui pourraient donc pâtir de l'élévation du niveau de la mer, d'autant que de grandes villes en expansion y sont souvent implantées. La façade ouest, fréquemment secouée par des ondes de tempête, est actuellement menacée par l'érosion, les inondations et des tempêtes extrêmes*". Et plus loin : "*Il existe des mesures d'adaptation mais leur coût serait très élevé par rapport au PIB de beaucoup de pays d'Afrique. Elles pourraient comprendre la construction de murs longitudinaux de défense et le déplacement des établissements humains fragiles et d'autres installations socio-économiques*".



La langue de barbarie et les effets cumulés de l'érosion côtière et de la remontée du niveau des eaux de mer

La langue de barbarie est un fin cordon littoral de 100 à 200 mètres de large et de quelques mètres de hauteur, qui part de Mauritanie et s'interrompt à l'embouchure du fleuve Sénégal, une trentaine de kilomètres en aval de St Louis. Elle protège la ville et le delta des assauts de la mer.

Elle accueille aujourd'hui l'ensemble des activités de pêche et le quartier des pêcheurs caractérisé par une des concentrations humaines les plus fortes d'Afrique, un ensemble d'hôtels et campements touristiques, ainsi qu'un parc naturel d’une grande richesse ornithologique, au sud : elle joue donc un rôle majeur dans l'activité économique et dans l'attractivité touristique de la ville.

L'avenir de cette formation de terre particulière n'est pas écrit, mais les effets de l'épisode de l'ouverture de la brèche en 2003 apportent, visuellement, un éclairage déterminant :

Pendant l'automne 2003, les inondations du fleuve sont extrêmement fortes et touchent l'ensemble de la ville : en urgence, il est décidé d'ouvrir une brèche dans le cordon littoral d'une largeur de 10 mètres, en amont de l'embouchure naturelle, à moins de dix kilomètres de St Louis, pour permettre aux eaux du fleuve de s'évacuer dans la mer et de libérer la ville. Sept ans après, la brèche fait désormais plusieurs kilomètres de large et s'est presque substituée à l'ancienne embouchure. Le cordon littoral n'est, définitivement, plus continu jusqu'à l'ancienne embouchure du fleuve.

De manière plus générale, le recul réel de la plage face à la mer est un sujet de débat : les avis sont partagés sur la réalité du recul, mais les petites formes tabulaires visibles en plusieurs emplacements de la plage semblent conforter la thèse de ceux qui affirment que la terre recule sous l'action permanente de la mer.

Inondations en ville

L'érosion

La prévention des risques d'inondations

Comme tout grand fleuve, le débit du fleuve Sénégal subit de fortes variations en cours d'année, qui peuvent en partie être atténuées par les barrages mais qui, notamment dans la partie du delta, créent des formations géographiques particulières, celles dites des "zones humides" qui servent de zones d'expansion naturelle au moment des crues, et qui ne peuvent être que très partiellement aménagées ou endiguées.

Les inondations à St Louis interviennent généralement au début de l'automne, aux mois de septembre-octobre. Les constructions de digues ont, historiquement, accompagné l'urbanisation : protections de l'île érigées par le pouvoir colonial, puis digue pour protéger Sor du lit principal du fleuve, puis, dans un passé plus récent, travaux de confortement après l'inondation de 1993 qui a conduit les autorités sénégalaises à renforcer la hauteur des quais de l'île et à construire une nouvelle digue dans la partie est de Sor.

L'enjeu de la protection vis à vis des crues devient de plus en plus crucial avec l'accélération des besoins d'urbanisation liés à la croissance démographique des dernières années mais, surtout, à celle des décennies à venir. La tentation est forte de poursuivre le modèle de la ville archipel, où la ville se construit comme une série d'îles protégées par des digues : sauf qu'à étendre davantage la ville et endiguer de plus en plus le fleuve, les zones réservoirs en période de crues se réduisent, et donc augmentent le niveau des eaux dans le lit principal du fleuve : par exemple le plan de développement urbain pour 2025 élaboré par l'Etat prévoit notamment une urbanisation massive à l'est de Sor, sur une vaste zone humide, qui ne pourrait plus jouer son rôle de zone d'expansion naturelle : ce projet induirait un risque accru d'inondations de part et d'autre du lit majeur du fleuve, où sont établis le quartier des pêcheurs, l'île historique, une partie de Sor.

Où doit se situer le point d'équilibre futur ? : conquérir encore de nouvelles zones humides pour l'urbanisation au risque de relever le niveau des inondations et devoir sans cesse rehausser la hauteur des ouvrages de protections ? Préserver les réservoirs naturels que sont les zones humides au risque d'éloigner les nouveaux secteurs de développement urbain et de créer de vastes zones dortoirs mal reliées au cœur de l'agglomération ...?

L'écosystème du delta

De façon générale, les systèmes de delta sont des écosystèmes fragiles, où l'activité humaine peut s'implanter, mais qu'elle ne peut jamais totalement contrôler.

La régulation du fleuve est essentiellement le fait de deux ouvrages : en amont, le barrage réservoir de Mantanali, et en aval, le barrage de Diama, situé 30 kilomètres au nord de St Louis, qui est un barrage anti-sel : il vise à protéger les eaux fluviales des remontés d'eau de mer salée, notamment en périodes de faible débit. Le barrage de Diama a permis le développement des cultures industrielles d'irrigation, mais il est de trop faible capacité pour contenir les grandes crues du fleuve et n'a pas été conçu dans cet objectif.

La zone du delta est aussi un milieu d'une très grande richesse ornithologique : sur près de 16 000 ha, le parc du Doudj, situé à 60 kilomètres au nord de St Louis, est la troisième réserve ornithologique du monde ! Un autre projet de parc existe à proximité, au sud du fleuve, le parc des "trois marigots". Le delta comporte de grandes étendues de mangrove et de vastes zones naturelles encore vierges qu'il faut préserver et protéger. Le tourisme a été, jusqu'à présent, respectueux de cet environnement fragile et a en quelque sorte préfiguré ce que l'on appelle aujourd'hui couramment "l'écotourisme".

Le parc national du Djoudj

Elevage

Face aux besoins de renforcer la lutte contre les inondations, de poursuivre le développement de l'agriculture et également les industries de transformations, face au besoin de relancer le tourisme et enfin face aux pressions de l'urbanisation qui ne peut s'exercer que vers l'intérieur des terres, l'écosytème actuel du delta peut il être préservé ? Comment réguler les différentes pressions qui s'exercent sur ce milieu naturel fragile, comment accompagner les évolutions inévitables et nécessaires?

3.b. Le défi démographique d'un doublement a minima de la population de la ville à l'horizon 2030

La population de Saint Louis était estimée à 183 682 habitants en 2005 (source Plan de Développement Urbain 2008) ce qui en fait, en ce début du XXIème siècle, la quatrième ville du Sénégal après Dakar dont la conurbation de près de 6 millions d'habitants regroupe aujourd'hui environ la moitié de la population du pays, et après Touba et Thiès qui comptent respectivement 600 000 et 310 000 habitants.

Si le rythme actuel de croissance de la population, estimé à 2,4%, se poursuit, la population de la ville devrait doubler à l'horizon 2030.A noter que le Plan de Développement Urbain a retenu une hypothèse de taux de croissance nettement plus élevée de 4% jusqu'en 2025 dont l'extrapolation porte la prévision à près de 500 000 habitants en 2030.

La configuration de la cité en ville archipel, la sanctuarisation de l'Ile Saint Louis par son classement au patrimoine mondial de l'Unesco, les menaces environnementales extrêmes qui pèsent sur la langue de Barbarie - érosion côtière, élargissement de la brèche dans laquelle le fleuve s'est engouffré, surdensité des quartiers des pêcheurs et fragilité de l'écosystème du cordon littoral - interdisent toute possibilité de densification du tissu urbain existant ailleurs que dans l'île de Sor et ses quartiers périphériques, et toute extension urbaine orientée autrement qu'à l'est, vers l'intérieur des terres, hors des zones inondables ou appelées à le devenir. Il y a urgence à pallier la raréfaction du foncier constructible dans le coeur historique qui bride aujourd'hui le développement de la ville, en programmant de nouveaux secteurs d'accueil des populations nouvelles pour prendre de vitesse l'étalement urbain non contrôlé actuellement à l'œuvre dans des secteurs inondables, ainsi que le développement anarchique du quartier de Pikine en témoigne.

Cette explosion démographique imminente pose principalement trois enjeux :

- La recherche de ressources foncières urbanisables qui ne doivent pas être trouvées au détriment des grands équilibres écologiques du delta du fleuve, exposant à terme les populations nouvellement installées à un risque certain d'inondations dont la gravité ne pourra que s'accroître avec l'élévation du niveau des eaux, et l'équilibre biologique nourricier du delta à une pollution excessive des activités humaines.
- l'organisation territoriale et la mixité fonctionnelle et sociale de la future métropole dont le centre de gravité ne pourra plus se situer sur l'Ile Saint Louis, cœur historique de la ville
- les choix de densité pour les quartiers nouveaux ou restructurés afin d'optimiser l'aménagement du territoire et les investissements permettant d'apporter les services minimums aux populations nouvelles avant leur installation: assainissement et eau potable, voierie, transports, scolarisation, santé…

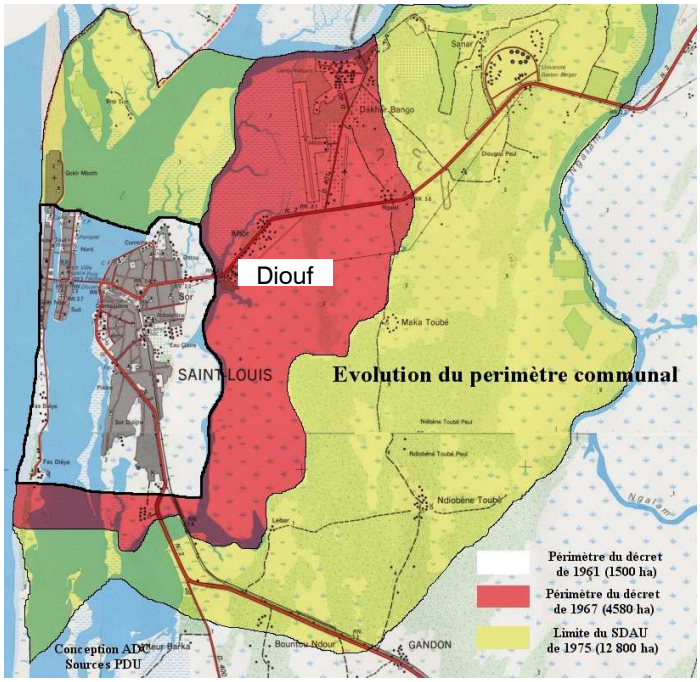
Guet N'Dar quartier très peuplé des pêcheurs

Il faut souligner les fortes variations de densité entre les différents quartiers, une des caractéristiques du tissu urbain constitué: sur la langue de Barbarie, les quartiers des pêcheurs comptent 45 950 habitants (enquête 2001) sur une emprise d'environ 70 ha, soit une densité très élevée, supérieure à 650 habitants à l'hectare. Dans le quartier de Guet N'Dar, le plus dense, on compte jusqu'à 8 familles sur 150 m² et 15 personnes par chambre. Dans ces conditions de densité extrême, la rue devient pour tous l'espace de la vie quotidienne et des tâches domestiques, partagé par la communauté des pêcheurs.

L'île de Sor, en revanche compte 85 347 habitants mais présente un potentiel de densification important. La densité moyenne pour l'ensemble de la ville était ainsi estimée en 2001 à 232 habitants à l'hectare.

L'île de Sor présente un potentiel de densification important

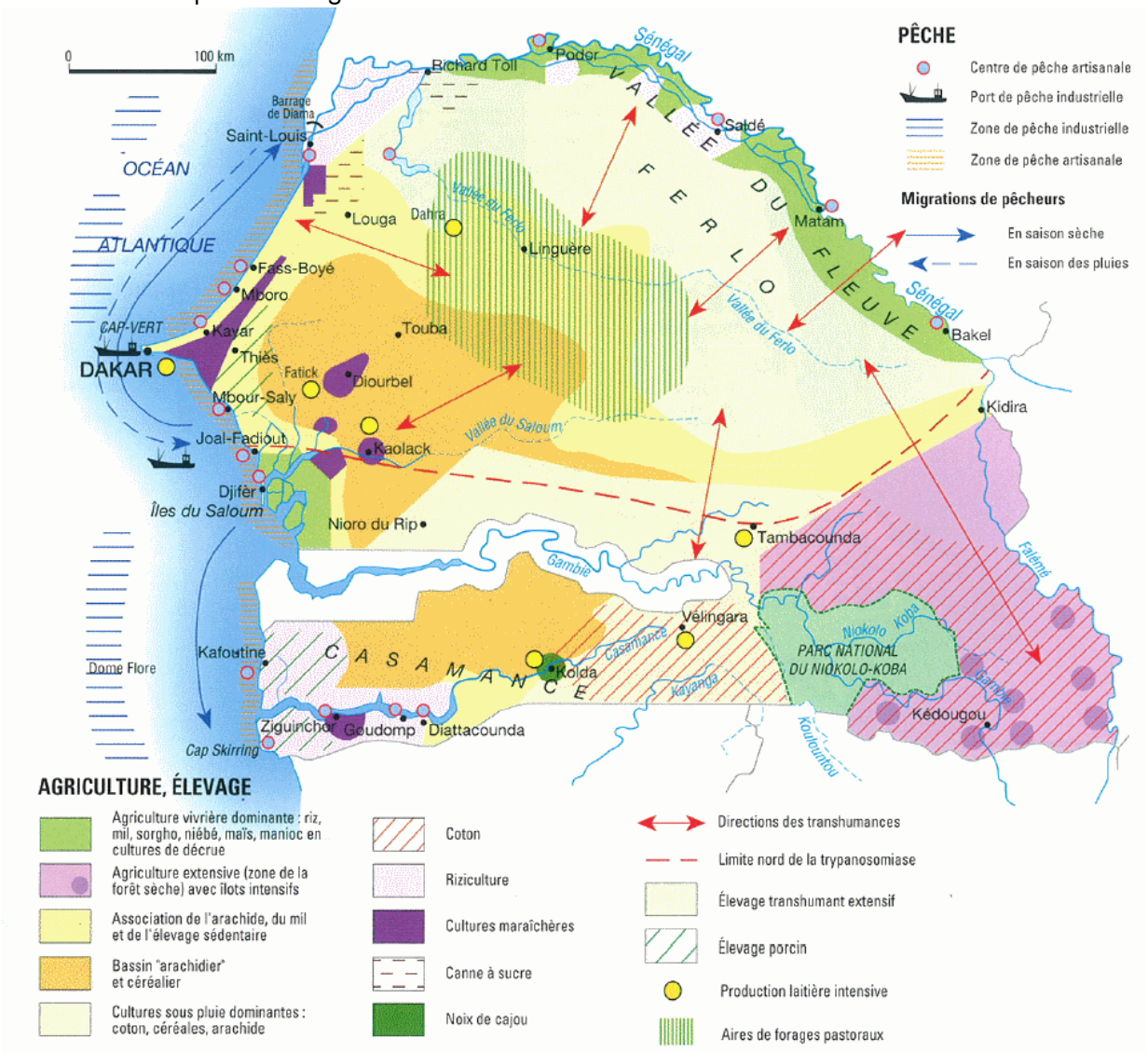
Dans sa planification, le PDU n'envisage que la solution unique de l'extension urbaine pour accueillir les populations nouvelles. Il retient une densité brute moyenne de 250 habitants à l'ha, et des densités de parcelles allant de 30 parcelles à l'ha pour l'habitat social à 16 pour l'habitat de standing, soit un besoin global de nouvelles emprises foncières estimé à 980 ha d'ici 2025. Cette approche très consommatrice d'espace est ancrée dans la vision urbaine et les pratiques de l'élite locale : tous ceux qui en ont la possibilité financière, y compris les pêcheurs, cherchent à acquérir en périphérie de la ville un vaste terrain en bordure de route pour y construire une villa confortable, contribuant ainsi à l'étalement urbain et à une consommation excessive et inefficace des ressources foncières. Ce phénomène est particulièrement sensible dans les quartiers de Khor, Cité Vauvert et Dakhar Bango.



Le PDU lui-même prévoit de créer une vaste zone d'habitat de standing dans le secteur de Diouk en aménageant une nouvelle île par le creusement d'un canal permettant de drainer cette zone inondable. D'une part la démesure des investissements à réaliser au regard du nombre de logements construits pose question et d'autre part la capacité de la ville à investir dans des infrastructures doit privilégier les protections indispensables à réaliser dans les années à venir pour maintenir hors de portée des inondations les quartiers déjà urbanisés.

3.c. Le défi économique d'un développement multipolaire et diversifié

Activité économique du Sénégal



Avec les indépendances, le dynamisme économique a, pour de longues décennies, quitté St Louis. Avec l'arrivée du XXIème siècle la belle endormie a commencé à se réveiller. Mais les dynamiques économiques qui se sont enclenchées manquent encore d'ampleur, sont trop limitées à quelques domaines d'activités (pêche, tourisme, agriculture…) et surtout, ont un très faible effet redistributif pour les habitants de la ville et de son agglomération : c'est le cas par exemple de l'hôtellerie et du tourisme, pour partie animés par des ressortissants européens, ou encore des grandes cultures agricoles du delta qui alimentent le reste du pays, ou sont destinées à l'exportation, avec une faible valeur ajoutée localement, autre que la production des matières premières…

Les potentiels permettant d'amplifier les peu nombreux leviers de développement économiques actuels existent et sont assez diversifiés, là n'est pas le problème ! La question centrale et majeure est de trouver le mode d'emploi pour mettre l'ensemble de la ville et de ses habitants en mouvement, rapidement, car les jeunes arrivent en classes d'âge très nombreuses à l'âge adulte et ne trouvent pas d'emplois.

Les potentiels

Les transports et le commerce : longtemps porte d'entrée de l'ouest africain St Louis est devenue une destination des confins du Sénégal, point d'arrivée mais très rarement point de départ. Pourtant toutes les infrastructures et les modes de communication sont présents pour faire de St Louis un carrefour de communications et d'échanges, une plaque tournante régionale : un chemin de fer la reliant à Dakar, dont les voies et gares existent toujours bien que fortement détériorées par le temps, un aéroport international dont les infrastructures n'ont cependant pas été adpatées aux dernières normes internationales (porteurs long courrier), le fleuve qui permet d'accéder à la Mauritanie et au Mali, un réseau routier d'assez bonne tenue et encore loin d'être surchargé… Ces infrastructures existantes sont pour la plupart à rénover par de lourds investissements, mais elles constituent un potentiel déterminant qui pourrait réactiver St Louis comme place d'échanges et de commerce local, régional, national, ouest africain.

l'aéroport

l'ancienne gare

les transports en commun

Le tourisme : St Louis est une destination touristique connue et reconnue, mais qui n'a pas réussi à dépasser le statut d'étape de 2/3 jours dans un circuit plus large. La marque touristique actuelle est à l'évidence trop centrée sur l'atout patrimoine historique de l'île, mais peut prétendre à s'élargir en tant que marque d'échelle régionale intégrant les parcs naturels, la remontée du fleuve et la région du delta. Valorisation dans le registre de l' "éco tourisme" et création d'une offre de standing supérieur, l'enjeu semble identifié ; il convient de lui donner corps et dynamisme.

La pêche : avec Guet N'dar, St Louis possède le troisième port de pêche du Sénégal, pays pour lequel la filière halieutique constitue un secteur économique majeur depuis l'indépendance. Raréfaction de la ressource halieutique de plus en plus perceptible, modification du fonctionnement du port depuis l'ouverture de la brèche, surpopulation du quartier des pêcheurs, ces trois éléments convergent pour produire très certainement une évolution forte de l'activité de la pêche à St Louis dans la prochaine décennie : l'un des enjeux semble bien être celui de réussir à faire jouer aux pêcheurs un rôle de moteur économique plus large et plus redistributeur au sein de la ville qu'il ne l'est aujourd'hui, de renforcer les industries locales de transformation…

La pêche moteur économique de Saint Louis

Agriculture et industries agro-alimentaires :

De grandes cultures ont été développées en amont du barrage de Diama, qui font de la région de St Louis le premier centre national de production de canne à sucre, de tomates, d'oignons et de patates douces. Ces cultures n'ont généré qu'un très faible marché local qu'il paraît donc possible de développer, et les savoirs faire acquis en transformation industrielle ne sont pas répercutées sur l'ensemble de la filière des petits producteurs. Par ailleurs l'agriculture péri- urbaine est très peu développée, alors que les besoins de la population croissent.

Il apparaît donc sur cette filière des potentiels importants de développement, diversification et industrialisation qui permettraient de répondre au défi économique de l'agglomération tout en apportant des réponses concrètes aux besoins alimentaires quotidiens des populations.

Culture intensive de tomates

Agriculture : part de de la région de St Louis dans la production sénégalaise

Tomate industrielle : 100%
Patate douce : 100%
Oignon : 63 %
Tomate : 48%

Hôtellerie : nombre de lits

Dakar : 7089
Thies : 8446
Ziguinchor : 6540
Fatick : 3450
St Louis : 2002
Reste du pays : 3702

Structure des rotations à l'aéroport de St Louis

Privés : 38%
Commerciaux (passagers) : 20%
Militaires : 18%
Aéroclub : 16%
Divers : 7%
Cargo : 0%

Sources : ANSD (agence nationale de la statistique et de la démographie) ; données 2008

Université : l'université Gaston Berger est après celle de Dakar, la seconde université du pays et la plus réputée. Exilée lors de sa création en lointaine périphérie nord est de St Louis, au milieu des champs, elle participe très peu du fonctionnement de la ville, même s'il existe quelques partenariats notamment avec la filière agro-alimentaire. Les étudiants qui y sont formés trouvent des débouchers sur l'ensemble du Sénégal, mais très peu à St Louis. Il y a donc avec l'université un enjeu général d'insertion dans la ville et de soutien au développement économique local et régional, en faisant de l'université un outil, certes au service du développement du pays entier, mais aussi de l'agglomération de St Louis.

L'Université Gaston Berger

Quel mode d'emploi ?

Dans le cas présent de l'agglomération de St Louis, le développement économique, avec les potentiels existants de différentes filières et domaines d'activité, peut devenir un contributeur majeur à l'émergence de St Louis en tant que capitale régionale, à condition d'être appréhendé et pensé au sein d'une stratégie d'ensemble articulant plusieurs facettes :

- un développement porté par les acteurs locaux, en retrouvant un esprit entrepreneurial qui semble aujourd'hui faire défaut aux st louisiens, toutes catégories sociales confondues

- un développement à plus forts effets redistributifs au plan local : de nouvelles filières courtes, organisées à l'échelon local et régional peuvent être substituées aux filières actuelles dans lesquelles St Louis n'est le plus souvent qu'un site de production de matières premières

- un développement respectueux de l'environnement naturel, et notamment de l'écosystème du delta, qui restera le capital d'attractivité le plus puissant de l'agglomération, notamment son attractivité touristique

- un développement fortement articulé avec les besoins de croissance et d'extension urbaine, pour construire un nouveau fonctionnement d'agglomération, renforçant les atouts actuels de la ville de St Louis et promouvant un nouvel espace de croissance au niveau d'une agglomération régionale.

Population saint-louisienne

4- Quelles stratégies d'aménagement et de développement urbain ?

Beaucoup d'études et de documents de planification territoriale existent sur St Louis et sa région, mais la plupart sont sectoriels. Un document cadre est devenu une nécessité pour donner le fil directeur général et les grandes lignes, pour hiérarchiser et enfin ordonner entre elles les différentes échelles de projets : les quartiers, l'agglomération, la capitale régionale.

L'élaboration d'une stratégie d'aménagement urbain peut être un puissant fédérateur pour l'ensemble de la ville et son agglomération, en articulant, par une approche de l'organisation et du fonctionnement urbain, les trois enjeux majeurs auxquels les autorités locales doivent apporter des réponses : l'enjeu environnemental, l'enjeu démographique, l'enjeu économique.

La question principale qui est posée aux participants des Ateliers de maîtrise d'œuvre urbaine en matière d'aménagement et d'urbanisme est celle des différentes combinaisons possibles et/ou souhaitables, de la hiérarchisation des enjeux, de la définition des grands axes directeurs qui fédéreront les différents projets, catalyseront les énergies disponibles et enfin révèleront des potentiels insuffisamment valorisés.

Il est ici donné une hypothèse de départ qui découle des constats de la situation actuelle et des tendances à l'œuvre et en perspective, notamment du fait de l'impact du réchauffement climatique. Cette hypothèse de départ devra être reprise, amendée, approfondie, voire rejetée au profit d'une autre hypothèse, par les professionnels convoqués à la session des Ateliers.

L'hypothèse de départ : une capitale régionale continentale !

La ville de St Louis, pour passer au statut de métropole et de capitale régionale rayonnant sur son hinterland, doit devenir plus continentale et déplacer son centre de gravité vers l'intérieur des terres, sans perdre son âme, sans mettre en péril son capital environnemental et paysager de ville delta-fluviale.

Elle doit aussi se forger une nouvelle identité collective dépassant l'actuelle mosaïque de quartiers distincts qui cultivent leurs différences et se construire un nouvel imaginaire collectif à partir de valeurs africaines contemporaines.

Par les choix à opérer sur l'organisation des infrastructures de déplacements, par la programmation et le confortement des polarités urbaines, nouvelles ou existantes, par les choix des sites d'accueil des nouveaux quartiers d'habitat et des espaces d'activités économiques, par la mise en valeur des paysages et des espaces publics…, l'aménagement urbain doit agir positivement à la fois sur la qualité et l'efficacité du fonctionnement de la ville, mais également sur sa capacité à intégrer et à rassembler les différentes populations qui la composent, à créer une conscience d'un destin commun et partagé.

Panorama des différentes pièces à combiner pour bâtir une stratégie d'aménagement efficace et durable

Urbanisme et aménagement :

- Où implanter les nouvelles polarités de la ville : l'île de Sor, l'entrée sud sur la route de Dakar, l'entrée nord est, secteur de l'université et de l'aéroport….? Quelles fonctions urbaines pour ces nouvelles polarités, quelles locomotives ? Quels projets développer autour de l'aéroport et de l'université ?
- Quels projets d'aménagement dessiner pour les pôles d'intensité urbaine à créer autour des nouveaux équipements structurants : le futur port de pêche, le grand marché, le Centre Hospitalier Universitaire et la cité du savoir, les nouvelles gares routières ?
- Comment redynamiser la réhabilitation du patrimoine historique de l'Ile entre risque de créer une ville-musée pour touristes et risque de laisser se poursuivre la dégradation des bâtiments ?
- Quel devenir pour la gare de chemin de fer : la rénover et créer autour d'elle un nouveau quartier moderne, ou la déplacer vers l'intérieur et/ou la périphérie, dans l'hypothèse d'une réouverture de la ligne de chemin de fer ?
- Comment soulager l'engorgement et la surpopulation du quartier des pêcheurs? Ouvrir comme cela est déjà envisagé un nouveau port sur la berge intérieure du fleuve, au sud de la ville, redynamiser le site de l'hydrobase situé sur la langue de barbarie…?
- Quelles nouvelles morphologies urbaines proposer d'une part à Guet N'Dar pour répondre au surpeuplement du quartier des pêcheurs et d'autre part pour les nouveaux quartiers construits vers l'hinterland, hors zones inondables, sans perdre l'âme de la ville ?
- Quel avenir pour le centre artisanal de Sor qui périclite : le rénover sur place, le transférer sur l'île…?
- Quels nouveaux espaces publics et quels lieux principaux de rassemblement, d'animation et de détente : valoriser les axes de liaison entre quartiers, aménager des promenades sur berges, créer un véritable accès public à la mer dans le quartier des pêcheurs…?
- Où implanter le grand marché qui manque à St Louis ?
- .....

Environnement et gestion des risques

- Comment préserver les réservoirs naturels que sont les zones humides lors des grandes crues, alors que les besoins de logements augmentent ?
- Comment anticiper la montée des eaux de mer et l'érosion de la langue de barbarie ? Bâtir de nouvelles protections ou anticiper un repli partiel vers l'intérieur des terres ?
- Quel nouveau type d'urbanisation pour minimiser le coût des protections contre la montée des eaux à construire dans les années à venir ?
- Comment développer un tourisme régional durable du fleuve et du delta sans perturber et menacer l'ecosystème naturel ?
- Comment améliorer drastiquement le problème de la collecte des déchets et de l'assainissement, des pollutions urbaines ?
- ….

Transports et déplacements

- Quelle nouvelle organisation des déplacements en correspondance avec les nouveaux pôles de développement urbain ?
- Réouvrir la ligne de chemin de fer ? Rénover les anciennes gares ou en construire de nouvelles ?
- Maintenir la gare routière sud en entrée de ville, la déplacer plus au sud ? Où créer son équivalent pour la partie nord est de l'agglomération ?
- Développer les transports collectifs, faiblement présents, au détriment des voitures individuelles ? Développement des liaisons par le fleuve (navettes en barque...) ?
- Maintenir l'idée d'un second pont vers l'île ou investir d'abord dans de nouvelles infrastructures à l'intérieur des terres ?
- Où positionner les nouvelles routes de contournement et de desserte des nouveaux quartiers d'habitat ?
- …..

Développement économique

- Comment organiser la fonction de place commerçante et d'échange de la capitale régionale à partir des gares routières et des marchés, et capter de nouveaux flux ?
- Quels rôles pour l'aéroport : passagers, fret, tourisme de masse, aviation légère …?
- Quelles fonctions associer à l'université pour créer un large pôle de savoirs et de culture ?
- Où développer les industries agro-alimentaires ?
- Quelle valeur ajoutée pour Saint Louis et sa région dans la transformation locale des richesses halieutiques et des produits de l'agriculture intensive ?
- Comment et où développer l'agriculture péri-urbaine ?
- ….

Habitat

- Quel type d'habitat nouveau imaginer pour concilier densité et mode de vie africain ; quel nouveau type d'habitat de standing concevoir pour répondre à la demande des élites locales, sans une surconsommation des ressources foncières ?
- Comment densifier la ville existante, Sor en particulier, pour réduire les besoins d'extension urbaine sur l'intérieur des terres et empêcher les urbanisations spontanées en zones inondables ou appelées à le devenir, et le remblaiement des zones humides ?
- Comment créer davantage de mixité à l'intérieur des quartiers existants ?
- Où construire les nouveaux quartiers d'habitat ? en entrées de ville, à l'intérieur des terres ? Comment amener d'autres fonctions pour éviter de constituer des quartiers dortoirs ? Quels nouveaux types d'habitat proposer, économes en foncier mais compatible avec le mode de vie de la famille africaine ?

Tourisme

- Développer une offre touristique plus complète et plus lisible : ville, delta, fleuve, désert de Mauritanie, parcs naturels, sites balnéaires…: quelle alternative à l'île historique et à la langue de Barbarie pour l'installation de nouveaux lieux d'accueil et d'hébergement ? Saint Louis peut-elle et doit-elle devenir un hub touristique ?
- Développer un écotourisme responsable de l'environnement : créer un nouveau pôle d'accueil à l'intérieur du delta ?
- Développer le créneau du tourisme de standing ? où ?
- Créer de nouveaux évènements culturels ? lesquels ?

….

Calendrier prévisionnel de l'atelier
Du vendredi 2 au dimanche 18 avril 2010

Vendredi 2 avril	Arrivée des participants étrangers à Dakar. Nuit sur place.
Samedi 3 avril	Transfert à Saint-Louis par bus. Installation dans les chambres. Visite à pied de l'île et de Guet-Dar. Réunion avec l'équipe de pilotage : Présentation de l'Atelier. Présentation individuelle des participants (1/2). Participation aux festivités du cinquantenaire de l'Indépendance. Dîner de bienvenue.
Dimanche 4 avril	Conférences d'introduction. Présentation individuelle des participants (2/2). Visite des quartiers périphériques. Participation aux festivités.
Lundi 5 avril	Conférences thématiques. **11h : Cérémonie d'ouverture avec discours des autorités.** Visites complémentaires et conférences thématiques.
Mardi 6 avril	Annonce de la constitution des équipes. Rappel méthodologique, installation dans les ateliers et lancement des travaux.
Mercredi 7 avril	Travail en ateliers
Jeudi 8 avril	Travail en ateliers
Vendredi 9 avril	Travail en ateliers. **15h-18h : Forum d'échange avec les acteurs locaux.**
Samedi 10 avril	Travail en ateliers
Dimanche 11 avril	Journée libre. Excursion proposée.
Lundi 12 avril	Travail en ateliers
Mardi 13 avril	Travail en ateliers
Mercredi 14 avril	Travail en ateliers *Arrivée des membres du jury à Dakar. Nuit sur place.*
Jeudi 15 avril	Travail en ateliers. Rendu des travaux écrits (8pages A4 + plan A1). *Jury : Transfert à Saint-Louis. Visite. Réunion avec les pilotes. Dîner d'accueil.*
Vendredi 16 avril	Répétition des présentations orales. *Jury : Conférence d'introduction, visites, puis séance de travail.*
Samedi 17 avril	**Jury international. Présentation des équipes, débat, puis délibération privée du jury. Soirée finale avec annonce des résultats et remise des prix.**
Dimanche 18 avril	Proposition d'excursion ? Retour à Dakar.

Conditions de participation

Cet atelier s'adresse aux professionnels de tout âge et toute nationalité, pratiquant un métier ou ayant une expérience en lien avec l'aménagement urbain ou la planification territoriale. Toutes les disciplines sont bienvenues : architectes, géographes, paysagistes, ingénieurs, économistes, artistes…

L'atelier aura lieu à Saint-Louis du Sénégal du 3 au 18 avril 2010. Le lieu de travail sera équipé avec du matériel informatique et le matériel de dessin nécessaire. Un fonds documentaire papier et numérique sera à la disposition des équipes. Un buffet-repas sera servi tous les jours pour le déjeuner. La production et les échanges de l'atelier seront bilingue français / anglais ; un interprète assurera la traduction simultanée pour les moments d'échange publics. Il y aura 3 équipes de 7 participants, avec dans chacune au moins un local et deux africains.

Les participants ne sont pas rémunérés, mais les frais suivants sont pris en charge : vol en classe économique, visas, hébergement en chambres individuelles, restauration. Ils sont sélectionnés par l'équipe de pilotage de l'atelier sur la base de leur parcours professionnel, leur approche, leur candidature et de son adéquation avec le thème de l'atelier.

En particulier seront observés les critères suivants :
- capacité et expérience de travail en équipe,
- capacité à formaliser des idées, par le texte, par le dessin ou par l'outil informatique,
- expérience de projets sur des agglomérations présentant des similitudes avec Saint-Louis,
- méthode et approche de travail innovante,
- niveau en langues étrangères.

Faire candidature

Si vous souhaitez participer à cet atelier, merci de nous envoyer tout d'abord un email nous indiquant cette volonté. Votre dossier complet de candidature devra nous être parvenu avant le 18 février 2010. Il sera envoyé par email à l'adresse saintlouis@ateliers.org avec les trois pièces jointes suivantes :
- Fiche de candidature complétée (PJ ou sur www.ateliers.org). Nom du fichier : NOM_prenom_Fiche
- CV en 1 page. Nom du fichier : NOM_prenom_CV
- Note d'une ou deux pages dans laquelle vous expliquez la nature de votre intérêt à participer, et les compétences/expéreince que vous pouvez mettre à profit. Nom du fichier : NOM_prenom_Note

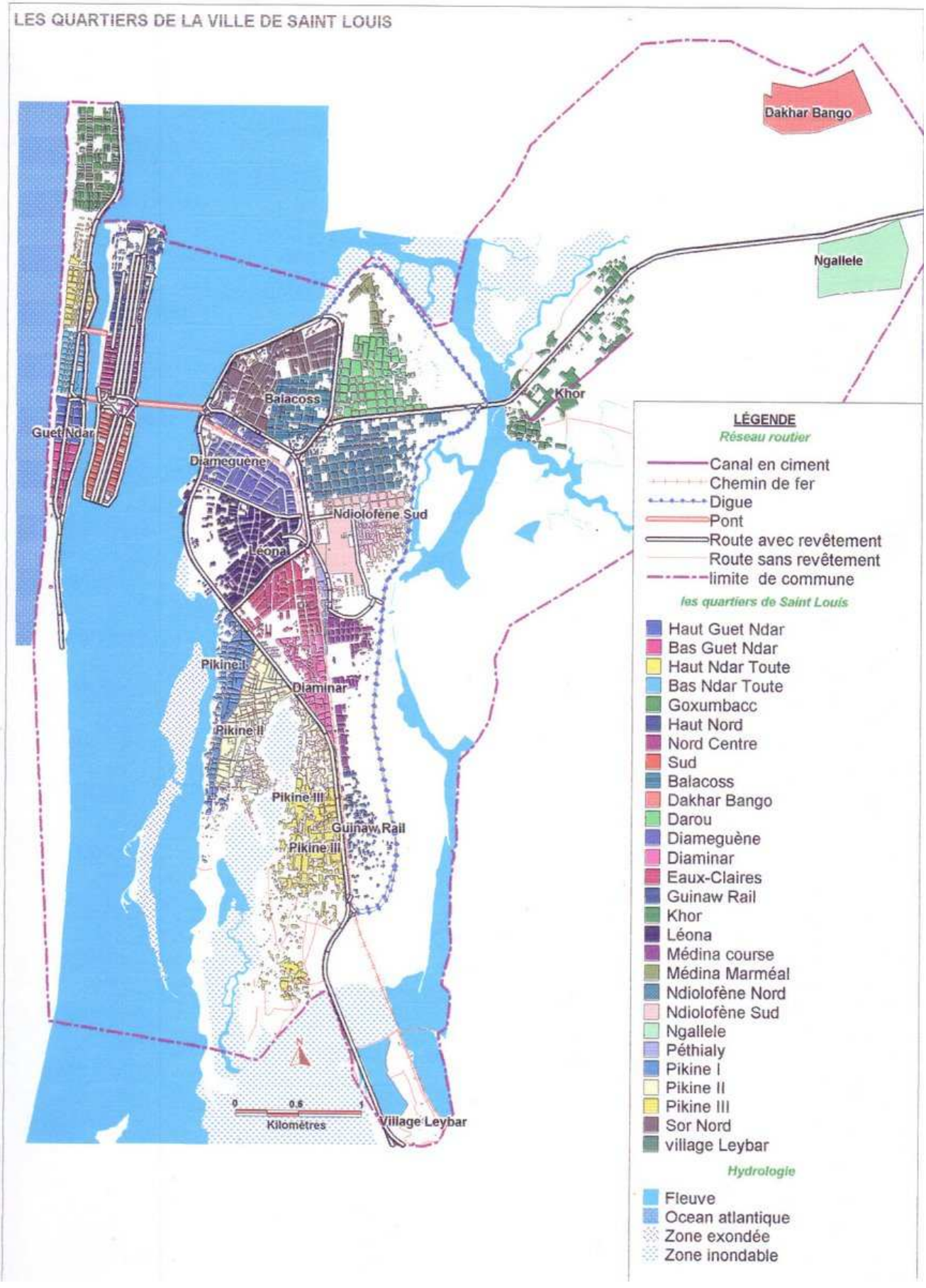
Les résultats de la sélection seront annoncés fin février.

Pilotage

Pilotes de l'atelier :
Luc Raimbault, Directeur Général Adjoint de la Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise,
Vincent Bourjaillat, chargé de mission dans la « Mission Région Capitale »

Correspondants locaux :

Assistants :
Aurélie Landon, architecte française
Claudia Vilela, architecte brésilienne


LES QUARTIERS DE LA VILLE DE SAINT LOUIS
Dakhar Bango
Ngallele
Khor
Balacoss
Guet Ndar
Diameguène
Ndiolofène Sud
Léona
Pikine I
Diaminar
Pikine II
Pikine III
Guinaw Rail
Pikine III
Village Leybar
0
0.5
1
Kilomètres
LÉGENDE
Réseau routier
Canal en ciment
Chemin de fer
Digue
Pont
Route avec revêtement
Route sans revêtement
limite de commune
les quartiers de Saint Louis
Haut Guet Ndar
Bas Guet Ndar
Haut Ndar Toute
Bas Ndar Toute
Goxumbacc
Haut Nord
Nord Centre
Sud
Balacoss
Dakhar Bango
Darou
Diameguène
Diaminar
Eaux-Claires
Guinaw Rail
Khor
Léona
Médina course
Médina Marméal
Ndiolofène Nord
Ndiolofène Sud
Ngallele
Péthialy
Pikine I
Pikine II
Pikine III
Sor Nord
village Leybar
Hydrologie
Fleuve
Ocean atlantique
Zone exondée
Zone inondable